Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/321
20. 05. 87

Sachgebiet 912

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Weiss (München), Frau Saibold und der Fraktion DIE GRÜNEN

Bundesstraße B 15 neu, Regensburg — Rosenheim

Im Bundesfernstraßenbedarfsplan wurde durch Gesetz mit Wirkung vom 30. Januar 1986 die B 15 neu aufgenommen. Dabei wurden die Abschnitte Saalhaupt – Landshut (4spurig) und Landshut—Schwindegg (2spurig) in den „Vordringlichen Bedarf" eingestuft.

Dazu fragen wir die Bundesregierung:

1. *Zu den ökologischen Auswirkungen der B 15 neu*

1.1 Trifft es zu, daß durch die B 15 neu wertvolle Biotopflächen, insbesondere Feuchtgebiete mit Auwald in den Tallagen der Kleinen und Großen Laaber, der Vils und der Isar zerstört werden?

1.2 Kann die Bundesregierung bestätigen, daß durch die beabsichtigte Linienführung der B 15 neu westlich von Schierling ein größeres Brutgebiet von wiesenbrütenden Vogelarten durchschnitten wird? Wird deshalb nicht durch den Bau der B 15 neu das Wiesenbrüterprogramm der Bayerischen Staatsregierung zur Farce gemacht? Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß auch die verbleibenden Restflächen dann von den Wiesenbrütern vermutlich nicht mehr als Brutplatz akzeptiert werden und das gesamte wichtige Biotop so vernichtet wird? Wenn nein, warum nicht?

1.3 Ist der Bundesregierung bekannt, daß die geplante Linienführung der B 15 neu aufgrund des Landschaftsverbrauches nicht nur 900 bis 1 000 Hektar wertvollsten Bodens zerstören und deshalb verheerende Auswirkungen für die Tier- und Pflanzenwelt haben wird, sondern auch vielen kleineren landwirtschaftlichen Betrieben die Existenzgrundlage entziehen wird?

1.4 Wie steht die Bundesregierung zu Befürchtungen von Naturschützern, daß neben der direkten Naturzerstörung weitere ökologische Schäden nachfolgen werden, weil zum Zwecke des Landausgleichs für Landwirte ein Flurbereinigungsverfahren durchgeführt werden wird, bei dem vermutlich im Laabertal die Obere Au (zwischen Schierling und Langquaid) entwässert wird und Feuchtwiesen in Maisäcker verwandelt werden, so wie das bereits mit der Unteren Au (zwischen

Schierling und Aufhausen) im Rahmen des Ausbaues der bestehenden B 15 geschehen ist?

1.5 Ist der Bundesregierung bekannt, daß die B 15 neu wesentliche Naherholungsgebiete für die Städte Regensburg und Landshut, insbesondere den Hohengebrachinger Forst und die Isarauen östlich von Landshut vernichten wird?

2. *Zur Notwendigkeit der B 15 neu und ihrem wirtschaftlichen Nutzen*

2.1 Ist der Bundesregierung bekannt, daß im Jahr 1980 bei Verkehrszählungen auf der B 15 in keinem Abschnitt – mit Ausnahme eines kleinen Stücks nördlich von Landshut, auf dem B 11 und B 15 gemeinsam geführt werden, das zusätzlich noch starken Quell- und Zielverkehr der Stadt Landshut aufzunehmen hat – Verkehrszahlen von mehr als 6 000 Kfz/24 h ermittelt worden sind?

Hält die Bundesregierung nicht Prognosen in der Größenordnung von 16 700 Kfz/24 h für überzogen?

Kann die Bundesregierung bestätigen, daß sich nach den Prognosen auch auf der B 15 alt im Jahr 2000 ebenfalls 6 000 Kfz/24 h erwartet werden?

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß sich deshalb durch die B 15 neu für die Bewohner der betroffenen Ortschaften gegenüber der Verkehrssituation 1980 keine Verbesserungen ergeben werden?

Kann man deshalb davon sprechen, daß die B 15 neu hauptsächlich den Durchgangsverkehr aufnehmen soll, der durch diese Straße angelockt wird?

2.2 Wird sich nach den Erkenntnissen der Bundesregierung nach Fertigstellung des jetzt in den vordringlichen Bedarf aufgenommenen Abschnitts Saalhaupt – Schwindegg für eine eventuelle sehr lange Übergangszeit eine drastische Mehrbelastung für die Anwohner des südlichen Abschnitts der B 15 ergeben, weil sich Verkehrsströme von Nürnberg über München nach Rosenheim auf die Strecke über Regensburg und die B 15 neu verlagern werden?

Wie hoch werden die Belastungen in der Übergangszeit sein?

2.3 Trifft es zu, daß das Projekt B 15 neu im Rahmen der Bewertung zum Bundesfernstraßenbedarfsplan nur ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,57 erzielte?

Trifft es weiter zu, daß für andere Projekte, die nicht in den „Vordringlichen Bedarf" aufgenommen worden sind, weit höhere Nutzen-Kosten-Verhältnisse ermittelt worden sind?

Wenn ja, warum wird ein Projekt mit relativ geringem Nutzen-Kosten-Verhältnis so bevorzugt?

2.4 Ist es richtig, daß der Bundesminister für Verkehr ursprünglich die gesamte B 15 neu nur im Rahmen von „Planungen" in den Bundesfernstraßenbedarfsplan aufnehmen wollte und

dann nur aufgrund einer Intervention der Bayerischen Staatsregierung (Beschluß des Bayerischen Kabinetts vom 21. Mai 1985) dazu übergegangen ist, die Einstufung nach den Wünschen der Bayerischen Staatsregierung zu ändern? Wenn ja, welche zusätzlichen, im Rahmen der Bewertung des Projekts nicht berücksichtigten Argumente konnte die Bayerische Staatsregierung vortragen?

3. *Alternative 1: Bau von Ortsumgehungen bei der bestehenden B 15*

3.1 Hat die Bundesregierung geprüft, ob ein Ausbau der bestehenden B 15 mit einigen Ortsumfahrungen nicht bei einer analogen Bewertung ein erheblich höheres Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielen würde?

Wenn ja, welcher Wert wurde ermittelt?

3.2 Kann die Bundesregierung bestätigen, daß der Grundverbrauch für den Ausbau der B 15 alt mit einigen Ortsumfahrungen maximal 150 Hektar betragen würde?

Wenn nein, wie hoch wäre der Landschaftsverbrauch nach den Erkenntnissen der Bundesregierung?

4. *Alternative 2: Bau einer Bahnlinie Ingolstadt–Landshut sowie Sanierung und Elektrifizierung der Bahnstrecke Landshut–Vilsbiburg–Rosenheim*

4.1 Hat die Bundesregierung geprüft bzw. prüfen lassen, ob nicht der Bau einer Bahnlinie Landshut–Ingolstadt, so wie er vom Bayerischen Landtag am 29. April 1869 beschlossen wurde und vom Bayerischen Senat am 25. April 1985 erneut gefordert wurde, zusammen mit einer Sanierung und Elektrifizierung der Bahnstrecke Landshut–Vilsbiburg–Rosenheim eine sinnvolle Alternative zum Bau der B 15 neu sein könnte?

4.2 Welche Reduzierung des Verkehrsaufkommens (PKW und LKW) in der Prognose würde sich nach den Erkenntnissen der Bundesregierung ergeben, wenn o. a. Bahnprojekte verwirklicht würden?

4.3 Hätte umgekehrt der Bau der B 15 neu Einfluß auf die Notwendigkeit oder die Möglichkeit zum wirtschaftlichen Betrieb einer Bahnstrecke Ingolstadt–Landshut oder einer ausgebauten Bahnstrecke Rosenheim–Landshut, d. h. ist es denkbar, daß eine jetzt vorhandene oder im Falle des tatsächlichen Eintretens der Prognosen von zunehmendem Verkehr für die 90er Jahre zu erwartende Wirtschaftlichkeit o. a. Bahnprojekte durch den Bau der B 15 zunichte gemacht würde?

4.4 Teilt die Bundesregierung die Auffassung der GRÜNEN, daß durch eine neue Bahnlinie Ingolstadt–Landshut eine sinnvolle Verbindung zwischen dem süddeutschen Raffinerie- und Industriezentrum Ingolstadt und dem oberbayerischen Chemiedreieck Burghausen hergestellt würde und die BMW-Niederlassung in Dingolfing auch besser in das Schienennetz der DB integriert würde?

4.5 Muß man die öffentlich erhobene Forderung des Bundesverkehrsministers, Gefahrguttransporte verstärkt auf die Schiene zu verlagern, nicht dahin gehend interpretieren, daß versucht werden soll, das Raffineriezentrum und das Chemiedreieck besser über Schiene miteinander zu verbinden, statt durch Straßenausbau Gefahrguttransporte auf die Straße zu locken?

5. *Notwendigkeit eines neuen Raumordnungsverfahrens*

5.1 Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Landesplanungsbehörden Bayerns, daß ein im Jahr 1977 abgeschlossenes Raumordnungsverfahren für die ursprünglich geplante A 93 auch heute, zehn Jahre später, noch ausreichend ist, obwohl mittlerweile im Rahmen des Bundesbedarfsplanes die Straße zu einer Bundesstraße B 15 neu herabgestuft worden ist? Wenn ja, warum?

Stimmt die Bundesregierung zu, daß in den letzten zehn Jahren angesichts der fortgeschrittenen Umweltzerstörung die Erfordernisse des Naturschutzes gestiegen sind?

Ist es dann nicht zwingend, daß eine landesplanerische Beurteilung, die im Jahr 1977 die Übereinstimmung einer Planung mit den Erfordernissen des Naturschutzes festgestellt hat, heute als überholt anzusehen ist?

5.2 Könnte bei der Trassierung der B 15 neu eine niedrigere Entwurfsgeschwindigkeit zugrunde gelegt werden als bei der ursprünglichen Autobahnplanung, und sind nicht deshalb auch kleinere Kurvenradien möglich, so daß bei der Trassenfestlegung sehr viel mehr Varianten möglich sind, als seinerzeit bei der Autobahntrassierung untersucht worden sind?

Erlaubt die um drei Meter geringere Kronenbreite nicht auch zusätzliche Trassenvarianten, die seinerzeit nicht untersucht worden sind?

5.3 Zeigt nicht auch die Tatsache, daß die landesplanerische Beurteilung 1977 nur befristet für fünf Jahre erteilt worden ist, deutlich auf, daß die Bayerische Landesplanungsbehörde davon ausgegangen ist, daß sich die Rahmenbedingungen zeitlich verändern können, so daß heute in einem neuen Raumordnungsverfahren zumindest zu überprüfen wäre, ob die damals geltenden Randbedingungen heute noch gültig sind?

Bonn, den 20. Mai 1987

Weiss (München)
Frau Saibold
Ebermann, Frau Rust, Frau Schoppe und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333